



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 94]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 11, 2001/चैत्र 21, 1923

No. 94]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 11, 2001/CHAITRA 21, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 11 अप्रैल, 2001

सं. टीएएमपी/4/98-सीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) द्वारा लौह एवं इस्पात के परेषणों पर वसूल किए जाने वाले विभिन्न प्रभारों के बारे में टाटा आयरन एंड स्टील कंपनी लि. (टिस्को) द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/4/98-सीपीटी

टाटा आयर एंड स्टील कंपनी लि० (टिस्को)

आवेदक

बनाम

कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी)

प्रत्यर्थी

आदेश
(28 मार्च 2001 को पारित)

यह मामला कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) द्वारा वसूल किए जाने वाले विभिन्न पत्तन प्रभारों के संबंध में टाटा आयरन एंड स्टील कंपनी लि० (टिस्को) से प्राप्त अभ्यावेदन के संबंध में है।

21 अभ्यावेदन में उठाए गए मुख्य मुद्दे निम्नलिखित हैं:-

- (i) कलकत्ता डॉक सिस्टम (सीडीएस) और हल्डिंग डॉक काम्लेक्स (एचडीसी) से भारी सामान का प्रहस्तन सीधे जलयानों द्वारा लॉरी/ट्रेलरों से अपने उपस्करों से किया जाता है। पत्तन के पास भारी सामान उठाने के लिए कोई जहाज़ी क्रेन नहीं है और इसलिए सीडीएस और एचडीसी दोनों से भारी सामान पर मनमाने ढंग से समेकित घाटभाड़ा वसूल किया जाता है।

- (ii) सीडीएस और एचडीसी मे भारी सामान से भिन्न अन्य सामान्य पर घाटभाड़ा प्रभार विशाखापट्टनम की तुलना मे पाँच गुना, चेन्नई की तुलना मे चार गुना और पारादीप की तुलना मे दुगुना वसूल किया जाता है जबकि पत्तन दस्तावेजो के सियाय कोई सेवा प्रदान नहीं करता ।
- (iii) पोतलदान के लंबित रहने पर निर्यात कार्गो पर कोई निःशुल्क समय नहीं दिया जाता जबकि अन्य पत्तनो मे 15 से 30 दिन तक का निःशुल्क भंडारण समय दिया जाता है । 50% रु० प्रतिटन प्रति सप्ताह या उसके किसी भाग की दर पर स्टॉक किराया पारादीप और विशाखापट्टनम पत्तनो की तुलना मे बहुत अधिक है ।
- (iv) साइडिंग, विपथन आदि के लिए प्रत्येक वैगन पर 35/- रु० प्रतिटन का समेकित प्रभार और यहां तक कि स्थानीय दुलाई प्रभार भी बहुत अधिक है ।
- (v) सीपीटी मे पायलट प्रभार 5,000 - 15,000 जीआरटी की रेज के जलयानो के लिए सबसे अधिक है ।
- (vi) एचडीसी मे निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए भूमि का आवंटन मासिक किराया आधार पर किया जाना चाहिए ।

2.2 टिस्को ने अपने द्वारा उठाए गए मुद्दो पर स्पष्टीकरण देने और अतिरिक्त सूचना देने के लिए सितंबर 98 मे एक और अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है ।

3.1 सीपीटी ने नवंबर 98 मे सूचित किया कि प्रशुल्को मे संशोधन करने, उन्हे युक्तिसंगत बनाने का प्रयास पहले ही किया जा चुका है, और इस्पात कार्गो पर घाटभाड़े का निर्धारण कराते समय टिस्को द्वारा उठाए गए मुद्दो पर विधिवत् विचार किया जाएगा ।

3.2 बाद मे, अगस्त 1999 मे, सीपीटी ने अभ्यावेदन के संबंध मे और सूचना/स्पष्टीकरण दिया है जिसका सार इस प्रकार है -

- (i) एचडीसी मे भारी सामान पर घाटभाड़ा दरो को इतना युक्तिसंगत और इतना कम कर दिया गया है कि भारी सामान और अन्य सामान इस्पात कार्गो पर घाटभाड़े मे बहुत ही मामूली सा अतर रह गया है ।
- (ii) विभिन्न महापत्तनो के भारी सामान से भिन्न अन्य सामान पर घाटभाड़े की अन्य पत्तनो से तर्कसंगत तुलना तब तक नहीं की जा सकती, जब तक अन्य पत्तनो द्वारा दी जाने वाली सेवाओं की तुलना भी साथ मे न की जाए । सीडीएस मे समेकित घाटभाड़ा प्रभारो मे घाट से भंडारण चट्टे तक कार्गो की दुलाई, पुनः चट्टा लगाने, भंडारण चट्टे से लौरी या वैगन तक दुलाई और लौरी या वैगन पर लदान सहित कार्गो का प्रहस्तन शामिल है । चेन्नई पत्तन पर घाटभाड़ा प्रभार मे क्रेन भाड़ा शामिल नहीं है अतः यह आयातक/निर्यातक को घाटभाड़ा प्रभार के अलावा दो बार देना पड़ता है ।
- (iii) कलकत्ता पत्तन मे निर्यात कार्गो पर पोतलदान होने तक कोई विलंब भाड़ा प्रभारित नहीं किया जाता । 50/- रु० प्रतिटन प्रति सप्ताह की दर पर स्टॉक किराया केवल ऐसे निर्यात कार्गो के मामले मे वसूला जाता है जिसके समुचित दस्तावेज नहीं होते ।
- (iv) पोतलदान के लिए प्राप्त निर्यात कार्गो पर समेकित प्रभारो की तुलना चेन्नई और पारादीप के मध्यां प्रभारो से नहीं की जा सकती ।

- (v) सीपीटी भारत में लंबी नदी चैनल पर स्थित एकमात्र पत्तन है अतः पायलट प्रभार और कर्षण प्रभार का खर्च अधिक आता है और इसलिए उसकी तुलना किसी अन्य महापत्तन से नहीं की जा सकती।

4.1 बाद में, सीपीटी ने सूचित किया कि उसके न्यासी बोर्ड ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए निम्नलिखित मामलों में प्रभारों में छूट देने/ कमी करने का फैसला किया है :-

- (i) भारी कार्गो के निर्यात पर प्रभारों का भुगतान, बशर्ते सामान की पूरी मात्रा का पोतलदान सीधे किया जाए और उसमें किसी भी स्थिति में पत्तन के किसी उपस्कर का प्रयोग न हो।
- (ii) निम्नलिखित कम मूल्य के कंटेनर युक्त निर्यात कार्गो के संबंध में बॉक्स दर में 20% की छूट :
 - (क) जूट, बोरियों, जूट उत्पाद आदि।
 - (ख) सीआई सामान।
 - (ग) उच्च ताप सह (रिफ्रिक्टरी) सामान/ फैब्रिक्स।
 - (घ) रुई, सूती धागा (सूत) और कच्चा सूत।

4.2 सीपीटी से अनुरोध किया गया कि वह उन परिस्थितियों के बारे में बताए जिनके अधीन उसे अपनी दरों के मान में निर्धारित दरों को कम करने के लिए अधिनियम की धारा 53 के उपबंधों का सहारा लेना पड़ा। जवाब में, सीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन को अंतिम रूप दिए जाने तक, कार्गो को अन्य पत्तनों पर विपरित किए जाने से स्थिति गंभीर हो गई थी। इस संबंध में तत्काल हस्तक्षेप करना आवश्यक था अतः सीपीटी के न्यासी बोर्ड ने दरों के मान में छूट देने की मंजूरी दी। सीपीटी ने यह भी तर्क दिया कि महापत्तन न्यास अधिनियम में संशोधन करते समय महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 में कोई संशोधन नहीं किया गया, जिससे प्रशुल्क प्राधिकरण के सूजन की सुविधा रहे और इसलिए पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड अधिनियम की धारा 53 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग अभी भी कर सकते हैं।

5. सीपीटी को कई अनुस्मारक जारी करके उससे प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव की स्थिति की जानकारी मांगी गई ; और पत्तन यह पुष्टि करता रहा कि उसकी दरों के मान में सामान्य संशोधन के प्रस्ताव को शीघ्र ही अंतिम रूप दे दिया जाएगा। अंत में सितंबर 2000 में सीपीटी ने प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के बारे में अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया। सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के साथ ही टिस्को के अभ्यावेदन पर भी विचार किया गया और कोलकाता में 24 नवंबर 2000 के हुई संयुक्त सुनवाई में उस पर चर्चा की गई।

6.1 सीपीटी ने अपने प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में लौह एवं इस्पात कार्गो तथा भारी सामान के संबंध में निम्नलिखित परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया जिनमें टिस्को द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों को शामिल किया गया है :-

- (i) प्राधिकरण द्वारा समान रूप से अपनाने के लिए पारित आदेश के अनुसार, एचडीसी में भारी सामान की सीमा 5 टन से बढ़ाकर 20 टन कर दी गई है। लौह एवं इस्पात के लिए 20 टन से 35 टन के बीच की श्रेणी के लिए भारी सामान प्रभारों में मामूली सी कमी की गई है।
- (ii) सीडीएस में भारी सामान पर पृथक घाटभाड़ा प्रभारों की वसूली समाप्त कर दी गई है। उत्थापन प्रभार वसूली की सीमा वर्तमान 2 टन से बढ़ाकर 5 टन कर दी गई है और यह प्रभार उसी स्थिति में वसूल करने का प्रस्ताव है जब यदि सुपुर्दगी/ प्राप्ति के समय पत्तन के उपस्कर का प्रयोग किया जाए। इसके अलावा यदि समुच्चे परेषण की सुपुर्दगी उत्तराई पर सीधे की जाती है या ट्रकों से सीधे पोत लदान किया जाता है और उसमें पत्तन के किसी उपस्कर का प्रयोग नहीं किया जाता है तो 10% की छूट भी दी जाएगी।

6.2 सीपीटी के उपर्युक्त प्रस्तावों को आज प्राधिकरण द्वारा सीपीटी की दरों के मान में संशोधन करने से संबंधित मामले पर निर्णय करते समय पहले ही अनुमोदित कर दिया गया है।

7.1 सीपीटी ने अपने प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में यह भी प्रस्तावित किया है कि यदि कार्गो का पोत लदान 30 दिन के भीतर हो जाता है तो निर्यात कार्गो पर विलंब भाड़ा वसूल नहीं किया जाएगा। जब यदि कार्गो का पोत लदान उसकी प्राप्ति के 30 दिन के भीतर नहीं किया जाता है, केवल तभी 50/- ₹० प्रतिटन प्रति सप्ताह अथवा उसके किसी भाग की दर पर विलंब भाड़ा वसूल करने का प्रस्ताव है।

7.2 सीपीटी द्वारा प्रस्तुत सामान्य संशोधन प्रस्ताव में केवल कार्गो और जलयान संबंधी प्रभार शामिल हैं। प्रशुल्क के सामान्य संशोधन से संबंधित मामले के भाग के रूप में रेलवे संबंधी प्रभारों की जॉच नहीं की गई है। रेलवे कार्य के अधीन भारी लागत घाटे के मद्देनजर, प्राधिकरण ने सीपीटी को परामर्श दिया है कि वह पत्तन रेलवे प्रभारों के संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत करे। वैगत पर (साइडिंग के लिए) समेकित प्रभारों और स्थानीय दुलाई प्रभारों के बारे में टिस्को द्वारा उठाए गए मुद्दों की जॉच रेलवे प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव के साथ ही की जाएगी।

7.3 सीपीटी के विभिन्न क्रियाकलापों के लागत विवरणों की संवीक्षा से पता चला है कि सीडीएस में जलयान संबंधी कार्यों में कार्गो संबंधी कार्यों द्वारा भारी प्रति सहायता (सब्सिडी) दी जा रही है। प्रशुल्क ढाँचे को युक्तिसंगत बनाने के लिए, इस प्राधिकरण ने सीडीएस में वसूल किए जाने वाले जलयान संबंधी प्रभारों को बढ़ाने के प्रस्ताव को पहले ही अनुमोदित कर दिया है। हालांकि स्वीकृत वृद्धि सेवाएं प्रदान करने की लागत के अनुरूप नहीं हैं। इस स्थिति को ध्यान में रखकर पायलट प्रभारों की अधिकता के संबंध में टिस्को के अनुरोध पर कोई और राहत देने के लिए विचार नहीं किया जा सकता। इसी प्रकार अन्य महापत्तनों की तुलना में सीपीटी में वसूल किए जाने वाले घाटभाड़ा प्रभारों की अधिकता के बारे में भी टिस्को के तर्कों को स्वीकार नहीं किया जा सकता। सेवाएं प्रदान करने की लागत, प्रहस्तन की विधि, दी जाने वाली सुविधाएं आदि विभिन्न पत्तनों पर अलग-अलग हैं; और परिणामस्वरूप वसूल किए जाने वाले प्रभार भी भिन्न-भिन्न होंगे।

8. हल्दिया में मासिक किराया आधार पर निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए भूमि के आबंटन के बारे में टिस्को के अनुरोध पर प्राधिकरण द्वारा हल्दिया में सीपीटी की भूमि और भवनों के लिए किराया निर्धारित करने से संबंधित मामले पर पहले ही विचार किया जा चुका है। उस मामले में सीपीटी जहाजों के आधार पर मासिक किराये पर निर्यात कार्गो के लिए भूमि का आबंटन करने के लिए सहमत था। बाद में विभिन्न प्रयोक्ताओं की मांग में अंतर होने के कारण इसे वार्षिक आधार पर बदल दिया गया था। किराया अनुसूची में इस आशय का प्रावधान पहले से ही शामिल है; और इसलिए इसे वापस मासिक किराया आधार पर करने का कोई औद्यित्य नहीं है।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान, जैसा कि पैराग्राफ 4.2 में पहले ही कहा जा चुका है, हमें जानकारी मिली कि सीपीटी के न्यासी बोर्ड ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए सीपीटी की दरों के मान में निर्धारित कुछ प्रभार कम कर दिए हैं। धारा 53 का इस प्रकार सहारा लेना महापत्तन न्यास अधिनियम में प्राधिकरण के लिए परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण की सामान्य व्यवस्था में हस्तक्षेप करने वाले प्रावधान का दुरुपयोग करने के सदृश होगा। सरकार ने विगत में धारा 53 के प्रावधान लागू करने के बारे में पत्तन न्यासों को कई अनुदेश जारी किए हैं। हाल में सरकार ने, हमारे कहने पर, पुनः सभी पत्तनों को लिखित परामर्श दिया है कि वे अपनी दरों के मान में सुधार करने के लिए इस प्रकार के प्रावधान लागू न करें। सीपीटी ने संभवतः प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में कानूनी स्थिति का सही आकलन नहीं किया है। हमारा आशय यह सुझाव देने का नहीं है कि महापत्तन न्यास अधिनियम में धारा 53 को हटाकर संशोधन किया जाए। हमारा आशय यह सुझाव देने का भी नहीं है कि छूट का अधिकार क्षेत्र इस प्राधिकरण का रहेगा। निर्विवाद रूप से यह विवेक पूरी तरह न्यासी बोर्ड के अधिकार क्षेत्र में है। अतः बोर्ड को प्राप्त सावित्रिक शक्तियों के बारे में सीपीटी का तर्क संगत नहीं है। हमारे विवाद का मूलाधार यह है कि छूट देने के प्रावधान का प्रयोग केवल अलग-अलग मामलों में और उनकी असाधारण परिस्थितियों के मद्देनजर किया जाएगा। इसका प्रयोग सामान्य रियायत देने/ कमी करने के साधन के रूप में नहीं किया जा सकता। अतः यह प्राधिकरण सीपीटी को सुझाव देता है कि वह अपनी दरों के मान में निर्धारित दरों को संशोधित करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के प्रावधानों का सहारा न ले।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए तर्कों तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर प्राधिकरण टिस्को द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन को आवश्यक मानता है क्योंकि उसके द्वारा उठाए गए लगभग सभी मुद्दों पर सीधी की संशोधित दरों के मान के संबंध में विचार किया जा चुका है।

एस. सत्यम्, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असाधारण]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 11th April, 2001

No. TAMP/4/98-CPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation made by the Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO) about various charges levied on iron and steel consignments by the Calcutta Port Trust (CPT), as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/4/98-CPT

Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO)	... Applicant
Vs.	
The Calcutta Port Trust (CPT)	... Respondent

ORDER

(Passed on this day of 28th March 2001)

This case relates to the representation received from the Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO) regarding various port charges levied by the Calcutta Port Trust (CPT).

2.1. The salient points made in the representation are as follows:

- (i). Heavy lifts at Calcutta Dock System (CDS) and Haldia Dock Complex (HDC) are directly handled by vessels own appliances from Lorry / Trailers. The Port does not have any quay cranes to lift heavy lifts and does not render any service. However, a steep consolidated wharfage on heavy lift is recovered at both the CDS and HDC.
- (ii). Wharfage charges on non heavy lift at the CDS and HDC are nearly five times compared to Visakhapatnam, four times as compared to Chennai and double that of Paradip although the port does not render any service except documentation.
- (iii). No free time is permitted on export cargo pending shipment, whereas as 15 to 30 days free storage is allowed in other ports. Stock rent @ Rs.50/- per tonne per week or part thereof is very high compared to Paradip and Visakhapatnam Port.
- iv. 1 charge Rs 35/- per tonne on each wagon for siding, diversion etc.,

- (v) Pilotage charge at the CPT ranks the highest for vessels ranging from 5,000 – 15,000 GRT
- (vi) Allotment of land at the HDC for storing export cargo must be made on monthly basis

2 2 The TISCO has also submitted a further representation in September 98 clarifying and providing additional information on the issues agitated by it

3 1 The CPT, in November 98, informed that an exercise for revision / rationalisation of tariffs had already been taken up, and, the points raised by the TISCO would be duly considered while fixing wharfage on steel cargo

3 2 Later, in August 1999, the CPT has furnished further information /clarification on the representation which are summarised below

- (i) Wharfage rates on heavy lift at the HDC has been rationalised and reduced with hardly any difference in wharfage on heavy lift and non-heavy lift steel cargo
- (ii) Wharfage on non-heavy lifts of various major ports cannot be compared reasonably unless services rendered by other port are also compared simultaneously Consolidated wharfage charge at the CDS includes handling of cargo on quay transportation of cargo from quay to storage stack, restacking, transportation from storage stack to lorry or wagon and loading on the lorry or wagon At Chennai Port, wharfage charge does not include craneage which importer/exporter has to pay twice in addition to wharfage charge
- (iii) No demurrage is charged at Calcutta Port on export cargo till its shipment Stock rent @ Rs 50/- per tonne per week is realised only in case of export cargo without proper documentation
- (iv) Consolidated charge on export cargo received for shipment cannot be compared with piecemeal charges of Chennai and Paradip
- (v) The CPT being the only port in India with long river channel, the expenses incurred for pilotage and towage are high and cannot be compared with other major ports

4 1 Subsequently, the CPT informed that its Board of Trustees had decided to exempt / remit charges on the following cases in exercise of powers conferred on it under Section 53 of the MPT Act

- (i) Payment of charges on export of heavy lift cargo if the entire quantity is shipped directly without involving any port equipment at any stage
- (ii) Remission of 20% in the box rate in respect of the following low value containerised export cargo
 - (a) Jute, gunnies, jute products, etc
 - (b) CI goods
 - (c) Refractory materials / fabrics
 - (d) Cotton, cotton yarn and waste

4 2 The CPT was requested to intimate the circumstances under which the provisions of Section 53 of the Act had been invoked for reducing the rates prescribed in its Scale of Rates. In reply, the CPT has explained that pending finalisation of the general revision of port tariffs, the position became very serious due to diversion of cargo to other ports. Since immediate intervention was called for, the Board of Trustees of the CPT had granted remission in the Scale of Rates. The CPT also argued that Section 53 of the MPT Act was not amended in the course of amending the MPT Act to facilitate creation of the Tariff Authority, and, the Port Trust's Board of Trustees could still exercise the power conferred on it by Section 53 of the Act.

5 Several reminders were issued to the CPT enquiring about the status of its proposal for general revision of tariffs, and the Port continued to affirm that its proposal for general revision of its Scale of Rates would be finalised shortly. Finally, the CPT submitted its proposal for general revision of tariffs in Sept 2000. The representation of the TISCO was also considered alongwith the general revision proposal, and, taken up in a joint hearing held on 24 Nov 2000 in Kolkata.

6 1 In its proposal for general revision of tariffs, the CPT has proposed to introduce the following changes with respect to iron and steel cargo and heavy lift, which take care of the various issues agitated by the TISCO:

- (i) The limit of heavy lift has been enhanced at the HDC from 5 tonnes to 20 tonnes in terms of the common adoption Order issued by the Authority. Heavy lift charges for the category between 20 tonnes to 35 tonnes for iron and steel have been slightly reduced.
- (ii) At the CDS, levy of separate wharfage charges on heavy lifts have been abolished. Limit for levying lifting charges has been enhanced to 5 tonnes from the existing level of 2 tonnes and this charge is proposed to be levied only if port equipment is used at the time of delivery / receiving. Further, a rebate of 10% will be allowed, if the entire consignment is delivered direct on landing or shipped direct from trucks without involving any port equipment.
- (iii) A volume discount scheme is proposed to be introduced.

6 2 The proposals of the CPT mentioned above have already been approved by this Authority earlier today while deciding the case relating to revision of the CPT Scale of Rates.

7 1 The CPT has also proposed, in its general revision of tariff proposal, not to levy demurrage on export cargo if the cargo is shipped within 30 days. Only if cargo is not shipped within 30 days of its receipt, demurrage is proposed to be levied at the rate of Rs 50/- per tonne per week or part thereof.

7 2 The general revision proposal submitted by the CPT covers only cargo and vessel related charges. Railway related charges have not been examined as a part of the case relating to general revision of tariff. In view of the huge cost deficit under the Railway Activity, this Authority has advised the CPT to come up with its proposal for revision of port railway charges. The issues

raised by the TISCO about consolidated charges on wagon (for siding) and local haulage charges will be examined alongwith the proposal for revision of railway charges.

7.3. Scrutiny of cost statements for various activities of the CPT revealed that vessel related activities at the CDS are heavily cross-subsidised by cargo related activities. In order to rationalise the tariff structure, this Authority has already approved enhancing the vessel related charges leviable at the CDS. Even the increase allowed will not match the cost of rendering services. In view of this position, the request of the TISCO about the high pilotage charges cannot be considered for allowing any relief. Likewise, the arguments of the TISCO about high wharfage charges levied at the CPT in comparison with other major ports cannot be accepted. The cost of rendering services, the method of handling, the facilities provided, etc. vary between different ports; and, as a result, the charges leviable will also vary.

8. The request of the TISCO about allotment of land for storage of export cargo on a monthly rental basis at Haldia has already been considered by this Authority in the case relating to fixing of rentals for land and buildings of the CPT at Haldia. In that case, the CPT has agreed to make allotment of land for export cargo on a monthly rent on ship to ship basis. Subsequently, in deference to the demand from various users, this prescription has been changed to annual basis. The schedule of rent already contains a provision to this effect, and, there appears no justification to go back to monthly rent basis.

9. During the processing of this case, as already stated in paragraph 4.2 above, it has come to our knowledge that the Board of Trustees of the CPT have reduced some of the charges prescribed in the Scale of Rates of the CPT by invoking the powers conferred on it under Section 53 of the MPT Act. Such recourse to Section 53 will amount to a misuse of the provision interfering with the general system of tariff fixation envisaged for the Authority in the MPT Act. The Government has issued many instructions in the past to the Port Trusts about applying the provision of Section 53. Recently, the Government has, at our instance, again, written to all the ports advising them not to apply such provisions to tinker with the rates in their Scale of Rates. The CPT has, perhaps, not correctly appreciated the legal position with respect to tariff fixation. It is not our intention to suggest that the MPT Act was amended to delete Section 53. It is also not our intention to suggest that this Authority will have jurisdiction over remissions. Indisputably, this discretion lies entirely within the jurisdiction of the Board of Trustees. That being so, the CPT argument about the statutory powers available to its Board is not relevant. The substance of our contention is that the provision for grant of remission shall be used only in individual cases and when exceptional circumstances apply at that. It cannot be used as a means for grant of general concession / reductions. This Authority, therefore, advises the CPT to refrain from invoking the provisions of Section 53 of the MPT Act to modify the rates prescribed in its Scale of Rates.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority disposes of the representation made by the TISCO as superfluous since almost all the issues agitated by it have been taken care of in the revised Scale of Rates of the CPT.